

観光フォーラム

西ヨーロッパのツーリズム事情：基礎的な事柄

Peculiarities of Basic Matters in West European Tourism

大橋 昭一

Shoichi Ohashi

和歌山大学客員教授、名誉教授

Ⅰ. はじめに

西ヨーロッパは、良きにつけ悪しきにつけ、近代文明の発祥の地であり、今もその事跡が多くある。こうしたこともあり、世界中から観光客が多く訪れる。例えばフランスは、国外からの観光客（インバウンド）がここ数年世界のトップ的地位を占めてきた国であり、逆に外国への訪問客（アウトバウンド）で、世界のトップ級にあるのはドイツである。世界のツーリズムは、近年では、実質的にこの2国を中心に展開されているといってもいい。

本稿はこうした事情をふまえて、西ヨーロッパ（以下ではヨーロッパという場合もある）を中心にツーリズムの基礎的な事柄に関心を持っていくのが望ましい諸点について、大略的な考察を行い、大方の参考に供するものである。（お断り：ヨーロッパの鉄道などでは、その後、日進月歩で進展しており、以下が妥当しない場合がある。現状は、インターネット等で確認されたい）

Ⅱ. 国際列車

ヨーロッパは自動車・バスの交通が結構盛んであるが、日本同様に鉄道交通が依然として大きな役割を担っている。ヨーロッパの鉄道交通でまず目を引くものは、国際列車が走っていることである。これは日本にはないものであるから、日本からの旅行客には魅力がある。ここで国際列車というのは、隣接する国を通過して、ある国から他の国（複数の場合も多い）へ同一列車に乗ったまま、乗り換えなしで行けるものである。

ヨーロッパでも、日本のJRに相当するもの、すなわち国鉄というべきものは、国ごとに形成されている（民営化されているものもある。また自国所有の国鉄がない国もある）。他の隣接する国とは「国境駅」が定められており、線路は続いているが、鉄道運行上はそこが当該国の国鉄としては終点になる。列車運行ダイヤをみても、それぞれの国では国境駅までの運行のものが比較的多い。こうした中を、国際列車は国境駅を越えて隣接国内へそのまま運行されるもので、原則として国境駅で乗務員等は交代するが、乗客等はそのまま乗り換えなしで国境

を越える。

ただしこの点は、イギリスは例外的である。というのは同国は、いわゆる英仏海峡トンネル（ユーロトンネル）で鉄道交通上でもフランスと接続しているが、この点を別にすると、他のヨーロッパ諸国と同じような意味で、他国と接続した所が少ないからである。以下の国際列車についての記述は、イギリスを除いたものである。

イギリス以外のヨーロッパ大陸諸国の場合、国際列車といえるものには大別すると2種類ある。1つは在来線に多いもので、通る諸国の国鉄車両により混成的に編成されているものである。いわば本来の国際列車というべきものである。例えばパリ発ウィーン行き列車の場合、通過国であるフランス、ドイツ、オーストリア各国国鉄の車両がパリ～ウィーン間で連結して運行されている。フランス国内だけを旅行する者でも、いずれの国の車両も利用できる。フランス国内で、ドイツやオーストリアの国鉄車両に乗り、その国の雰囲気的一端を楽しめる。

ただしこうした国際列車では、すべての連結車両がパリからウィーンまで行くものとは限らない。車両のいかんにより行き先が異なり、途中までしか行かないものもある。例えばフランス国内においてのみ連結運行され、国境駅までにおいて切り離される車両もある。各車両の乗降口には当該車両の行き先を明示した「行き先板」が掲げられているから、それを十分に確認しておくことが肝要である。

今1つは、ある国の列車が基本的にはそのままの形で、他の国に乗り入れているもので、在来線の一部にもあるが、新幹線の列車といわれるフランスのTGV（Train à Grande Vitesse）やドイツのICE（InterCity Express）などで多いものである。典型的にはこれらのTGVやICEでフランスやドイツの国外まで、例えばスイスなどに乗り入れているものである。これらでは原則として車両がすべて、仕立て国（フランスやドイツなど）のもので、そのままの形・編成で乗り入れている。

ちなみに、こうした新幹線的列車は、通常一般的には“高速鉄道（high speed rail：HSR）”といわれ、現在ではかなりの国

で運行されている。ヨーロッパでは、フランスやドイツ以外に例えばスペイン、イタリア、ノルウェー、ポーランド、ロシア等で実現している。こうした高速鉄道は、国際鉄道連合（Union Internationale des Chemins de fer：UIC）の規定によると、下記の3つのカテゴリー（category）に分けられる（文献Wによる）。

カテゴリーⅠ：主として高速鉄道専用軌道を走行し、そこでは通常少なくとも時速 250 キロメートル以上で走行することがあるもの。

カテゴリーⅡ：（適宜補修を行った）在来線軌道を走行し、通常少なくとも時速 200 キロメートル以上で走行することがあるもの。

カテゴリーⅢ：（適宜補修を行った）在来線軌道を走行し、少なくとも時速 200 キロメートル以上で走行することがあるものであるが、ただし地形上または市街地通過上の制約等のためより低速度で走行することがあるもの。

こうした国際列車、つまり国境を越えて列車運行が可能なのは、いうまでもなく、鉄道線路の幅（ゲージ）が各国共通で、すべてが“国際標準軌間”（幅 1435mm：日本でいう広軌）でできているためである（そうではない場合には相互乗り入れのための特別措置が行われる）。これはなにかんずく上記の高速鉄道、カテゴリーⅡ（とⅢ）に妥当し、ヨーロッパなどではこの種の高速鉄道が多くある理由である、しかしフランスの TGV やドイツの ICE などの上記カテゴリーⅠの高速鉄道についても部分的に妥当するところがある。すなわち、こうしたカテゴリーⅠの高速鉄道の専用軌道でも、ゲージが在来線列車と同じであるため、原則として、駅構内のホームや線路は在来線と同じものとなっているところが多い。

これに対し日本の JR では、新幹線と在来線とはゲージが異なるために、（ごく一部にある新幹線・在来線共通路線といわれる三線軌条区間を除いて）新幹線と在来線とは線路や駅ホームが別であるが、フランスやドイツ等の高速鉄道では、原則として、新幹線の高速鉄道列車も在来線列車も、同じ駅・ホームから発着する。走行途中で新幹線の列車だけの専用線路のある所では、例えば、駅を出てから、それに入り、次の停車駅の手前で、在来線線路に再び合流する。しかしフランスのアヴィニヨンのように、例外的に、高速鉄道線用の駅と在来線の駅とが別という所もある。

ただし前述のように国鉄線は、在来線も高速鉄道線も、ヨーロッパでは基本は国単位の運行であるから、国際列車はそれほど多いものではない。他方、在来線で国内運行のものは、国によると、休日（日曜日・祭日）には運休となるものが多い所がある。休日に移動の場合には、列車の運行をよく確かめておくことが必須である。また災害等で運休となる場合や、発車ホームが変更になるような場合、アナウンスはあるが、貼り紙による掲示は、ごく小さな紙でなされているだけのことが多いから、注意が必要である。

また、ヨーロッパの鉄道は、在来線を含め、発車の際、日本のように汽笛を鳴らすようなことがなく、いつの間にか動いている場合が多い。途中停車の場合を含め、当該車輌から外に出ないことが望ましい。在来線の列車では車輌乗降口は手動になっているものが多いが、発車に気付かず、置き去りになることがある。

ヨーロッパの鉄道で、日本人として目を引かれる今1つの事に、連絡船で海を渡る場合がある。こうした場合ヨーロッパでは、渡航先まで行く車輌は、車輌ごと船に積まれ、到着港まで運ばれることが原則となっている。ちなみにこうした連絡船による移動は、現在の日本では、橋やトンネルができ、なくなっているが、例えば本州と四国の間は、こうしたものがなかった（現在の瀬戸大橋線開通までの）往時には、宇野（現：玉野市）—高松間の連絡船（宇高連絡船）で結ばれ、少なくともこの連絡船廃止までは、乗客は宇野と高松の埠頭で船から列車へ、あるいは列車から船に歩いて移動させられた。結構長い道のりであった。

ヨーロッパではこうした場合、原則として、鉄道車輌ごと船に載せられるから、乗客は列車に乗ったままでいい。到着港では車輌ごと船から降ろされ、それが上陸地の鉄道車輌となって、所定の終着駅まで運行される。鉄道車輌の積み込み用施設は完備しており、積み込み・積み降ろし作業も手際よく行われる。船内では乗客は鉄道車輌から降り、船内で自由に過ごすことができる。これぞ、真の“鉄道連絡船”といえるものである。

Ⅲ. 駅で

日本では、JR の新幹線でも在来線でも、区切りとなる一定の運行区間について、例えば「東海道線」とか「紀勢線」という名称をつけ、列車時刻表等では「線」ごとにまとめられている。しかしヨーロッパでは、こうした「線」の概念はない。当然、日本のような「上り」「下り」という概念もない。列車運行の表示は、すべて〇〇（駅）—□□（駅）（例えば「フランクフルト—ミュンヘン」）である（ただし一部の私鉄で例外的に日本の「線」類似の名称を使っている所がある）。

そのため例えば、多くの方面へ行く列車が発着するドイツのフランクフルト中央駅などでみると、駅で掲示されている発車時刻表は、列車の行き先を問わず、すべての列車を発車時間順に一覧表的に掲載した物だけになっている。行き先、列車種別（ICE かどうかなど）、発車ホーム番号などは付記されている。行き先別にはなっていない。しかしフランクフルト中央駅などのような大きな駅ではホームの数かなりあるから、乗るべき列車がどのホームから発車するかを確認しておくためには、この発車時刻表は不可欠なものである。

しかし反面これでは、特定方面に行く乗客には不便ことが多い。例えばフランクフルトからミュンヘンへ行く次の列車は何時発車かが簡単にはわからない。このため、大きな駅では、

前記の一覧表的時刻表以外に、行き先の特定都市ごとに発車時間をまとめた簡単な時刻表が作られ、駅構内の鉄道案内コーナーなどに置いてある。また駅員のいる案内窓口（出札口を兼ねるものもある）で尋ねると、コンピューターで即座に調べ、メモ書きにして答えてくれる。

もともとヨーロッパの一般の人々では、旅行に際して、日本のように、列車時刻表をまず見るということはあまりしないように思われる。第一、そうした列車時刻表は、日本のように簡単に入手できない（売っていない）。ヨーロッパ全体の列車時刻表としては、トーマス・クック社の『ヨーロッパ鉄道時刻表』（Thomas Cook: *European Rail Timetable*: 日本語解説版はダイヤモンド・ビッグ社刊、日本国内でも洋書扱い店等で入手できる）が実に有用であるが、これもヨーロッパでは、通常の書店では扱っていない。国別にみても、例えばドイツの場合、ドイツだけの列車時刻表というものはあまり売っていない。駅に行くくと分厚い業務用時刻表が置いてあるが、一般の人には扱い難い。

一般の人々は、本稿筆者のみるところ、旅行に出ると決まると、駅の窓口に行って、往復や乗り換えの便やその内容、例えば自転車も載せることができるかなどについて詳しく尋ねるのである。駅員は必要に応じてメモを作ってくれるから、それで充分なのであろう。列車時刻表などがあまり売っていないゆえんであるし、駅の案内窓口では相談者一人あたりの時間が長くなるゆえんである。

さて、乗車の場合、ヨーロッパの鉄道駅では、日本のような（入口の）改札口と（出口の）集札口というものはない（ただし通勤客の多い駅では例外的に日本式の改札機がある所がある）。乗客は改札なしで、自由に所定の駅ホームに入り、そのまま所定の列車に乗る。降車の際も駅員による集札口というものはない。キップは乗客がそのまま持ち帰ることができる。駅によると、見送りや出迎えの人が、マイカーをホームまで乗り入れている場合がある。乗客のキップのチェック等は、乗車後の車掌の仕事である。

国鉄の場合運賃（ここでは普通キップ運賃）は、もとより国により異なるが、極めて一般的、かつ平均的にみると、（同じ乗車距離について）日本の JR よりやや割高という所が多い。これはひとつには、ヨーロッパでは、在来線の場合、特急や急行などの列車でも、別途料金が必要な特急券や急行券なしで、すなわち通常の普通キップだけで乗車できるのが一般的な原則となっているためである。日本式に言えば、普通キップにそうした特急や急行の料金（の少なくとも一部）が含まれているということである。

こうしたこともあって、ヨーロッパの鉄道では種々な運賃割引制度を作られている。まず日本から行く場合には、外国人限定の種々な「パス乗車券」があるから、旅行目的に合ったものを購入してゆくのが、手軽で、経済的にも正解という場合が多い。これはヨーロッパで入国した後では購入できないから、日本で購入してゆくことが必要である。

これは別にして、ヨーロッパ現地で買う他のキップの場合で

も、各国ごとに種々な、かつ複雑な割引制度のある所があるから、旅行（往復）日や行き先等を明示して、出札口もしくは案内窓口で遠慮なく尋ねることである。やや複雑な場合や言葉が充分通じない場合は、メモ書きで提示するといいい。

前記の「パス乗車券」の場合、使用日は、当該「パス乗車券」所持者自身で決定し書き込むものが比較的多い（ただしその後車掌など鉄道職員の検印が必要）。その日には在来線的なものはすべて乗り放題になり、日本の JR 電車のような市内走行のものも乗車自由になる。ただし TGV や ICE などの高速鉄道線では、事前に乗車予約をしておくことが必要で、その際追加的料金が必要な場合が多い。

在来線ではこうした予約は必須ではないが、座席予約をすることができる。予約対象路線以外でも、どの駅の窓口からも予約ができる。乗車すると、予約のある席は、予約区間を記した簡単な予約表示が当該座席に示されており、予約のいかんがわかるようになっている。

ただしヨーロッパにおけるこの場合の座席予約は、予約区間開始駅だけで有効であって、それ以後は無効が基本ルールである。予約していても予約区間開始駅で着席していないと予約は無効になる。座席予約といっても日本のようにその列車の終着駅まで有効というものではない。それにしても座席予約なしで乗車すると、座席の保証はないから、長距離乗車の場合には座席予約をしておく方が無難である。

またヨーロッパの鉄道では、いわゆるコンパートメント方式の座席がある。これは原則として6人用座席が1室のようにになっているもので、在来線の2等車でも連結している場合がある。日本にはないもので、ヨーロッパ鉄道旅行の魅力の1つであるが、室内で犯罪行為があっても分かり難いということで、近年では減少傾向にある。是非乗ってみたい場合には座席予約しておくに越したことはない。

このコンパートメント方式の場合、半分の人、つまり3人の人は、列車の進行方向と逆向きに座ることになるが、このことにはあまりとらわれない方がいい。というのは、ひとつには、ヨーロッパの大都市では、中央鉄道駅が「行き止まり方式」（南海電車の大阪・難波終着駅のようなもの）となっている所が比較的多いからである。例えばフランクフルト、ミュンヘン、ライプツィヒ、マルセイユの中央駅などはすべてそうである。こうした駅が途中停車駅となっている列車は、そこで進行方向が逆になる。こうした駅では（蒸気または電気）機関車牽引の列車の場合などでも、機関車の取り換えは実に手際よくなされる。

IV. 市内交通機関

市内交通の様子は、都市のいかんにより異なる。大別的に言えば、ロンドンやパリのように市内電車がなく、地下鉄と市内バス（相当なものを含む）だけという所もあれば、ベルリンやウィーンのように市内電車が残り、それと地下鉄・市内バスの3者がある所もある。

地下鉄と市内バスだけの所では、どうしても地下鉄を使うことが多い。路線と駅が地図などではっきりしているし、地下鉄駅には、原則としてキップ売り場があり、乗り易いからである。しかし、市街の雰囲気を知るためには、地上を走る市内バスがいい。例えばロンドンなどでは2階建てバスが走っているから、2階の先頭席に座っていると、観光バス以上に市街の雰囲気を感じることができる。だが市内バスは、初めてで慣れていない所などでは、乗り難い。

一番いい方法は、市内バスの路線図が書いてある地図を入手することであるが、しかしこれは入手の難しい(売っていない)ことが多い。薦められる1つの方法は、まずとにかくなんらかの方法(例えばタクシー)で宿泊ホテルに行って、そこから市の中央的場所や中心駅へ行くバスがないか、そのバスの(近所の)停留所はどこか、バス番号は何番かなどを、ホテルの人に尋ね、そのバスに乗って、市の中央的場所や中心駅に行って(つまり帰って)みることである。

逆の方法、すなわち最初から、市の中央的場所や中心駅よりある目的地に向かってバスで行くことは、難しい場合が多い。というのは、市の中央的場所や中心駅からは、通常、多くの方面へのバスが出ているから、バス番号が分かっている、当該バスの乗り場自体を見出す事が容易でない場合がある。とりわけ(例えばホテルへ行く場合、ホテル近くの)降車すべき停留所名が不明確な場合があるし、停留所から目当てのホテルに行く道筋もわからないことが多いからである。

市内電車と市内バスの場合、乗車前に所定のキップを買っておくことが原則である。そのために大きな停留所ではキップ売り場や自動販売機のある所があるが、そうしたものが見当たらない所では、市内電車・市内バスともに、運転士がキップを売ってくれる。運転士のいる乗降口から乗って、運転士に行き先を告げ、所定のキップを買う。ヨーロッパでは市内電車・市内バスともに、ほとんどの所で日本同様にワンマン運転であるから、車掌はいない。

こうして買ったキップは、運転士から買ったものでも、そのままではまだ有効ではない。「改札」が必要である。市内電車・市内バスともに、車輛の乗り口付近に「自動改札機」(通常は黄色の四角な小箱状のもの)があるから、キップをそれに入れると、乗車日(所によると乗車時間も)を刻印して、直ちに自動的に戻してくれる。こうした改札の刻印のあるものだけが有効である。乗車時間まで刻印するのは、都市によると、キップは(乗り換え先路線を含め)一定時間内のみで有効という所があるからである。

「自動改札機」は、乗降口近くにあるから、乗車すればすぐわかる。回数券等でも1枚ずつ使用するものは、「自動改札機」で改札しておく必要がある。運転士は、キップを売っただけで、乗客が有効なキップを使用しているかどうかについてチェックはしない。つまり日本のように乗車もしくは降車の際にキップ・料金をチェックするものは、ヨーロッパではない。

故に、運転士のいる所(乗降口)からも自由に乗車も降車もできるが、その際運転士はキップ・料金のチェックも回収もしない。逆に、回数券や「乗り放題のバス乗車券」を含めて所定のキップがすでにあるような場合には、運転士がいらない乗降口(例えば当該車輛の中間部や最後尾の乗降口から)も、自由に乗降できる。

ただし(例えば定期券以外の)「改札必要なキップ」については、車内の「自動改札機」で「改札」しておくことが必要である。「改札必要なキップ」で「改札」していないものは、無賃乗車になる。従って降車の際にはキップの回収・チェックはないから、そのまま持って帰れる。

車内で乗客が有効なキップを所持しているかどうかのチェックは、(運転士とは別の)「検札員」の仕事である。検札はよくある。検札員は(運転士等も同様であるが)私服で、客席に座ったまま待機している。その人が突如席を立てて検札を始める。不正乗車は、有無をいわず、所定の罰金的追加料金を支払いさせられる。

V. 民営交通機関など

ヨーロッパの交通機関では、上記の国営もしくは公営の機関以外に、それぞれは比較的小規模であるが、民営(私営)の機関がある。鉄道でみると、例えばドイツで有名なブロッケン山(Brocken: 標高 1,141m)では、そのための(蒸気機関車牽引の)登山鉄道が、麓のヴェルニゲローデ駅の構内から出ている。民営のものである。ドイツの南部にはドイツ国内最高峰といわれるツークシュピッツェ(Zugspitze: 標高 2,692m)があるが、麓のガルミッシュ＝パルテンキルヒェン(ドイツ国鉄のガルミッシュ＝パルテンキルヒェン駅のすぐ近くに乗り場がある)から9合目まで行く登山電車がある。そこでリフトに乗り換え、最山頂部まで行ける。そこには大きなカフェ兼レストランがある。

スイスでは、例えばアイガー北壁で名高いユングフラウ山(Yungfrau: 標高 4,158m)の登山電車がある。ここでは、実質上最頂部といえるユングフラウヨッホ(標高: 3,454m)まで登山電車で行ける(ただしゲージ等の異なる鉄道利用のため途中駅で乗り換えが必要)。ユングフラウヨッホ頂上駅は山頂地下にあるが、そこから近くのエレベーターで展望台に上がると、圧倒的な氷河が目の前にある。駅近くの地下には大きなカフェ兼レストランもある。他のスイス、オーストリアのアルプスでも同様な登山用の電車、ケーブルカー、リフトなどが実に多くあり、その多くは民営である。

一方、河川ではドイツのライン川や、ドイツ・オーストリアのドナウ川が有名であるが、いずれも大きな連絡船があり、遊覧船のようにツーリズム客でも、途中区間だけでも、乗船できる。同様な船はボデー湖のような所でも、またノルウェーの有名なゾグネフィヨルドでも運行されている。海上では海に面した諸国では、対岸の港まで船の出ている所が多い。これらは、ほとんどが民営である。

地方走行バスでは、日本と同様で、比較的長距離のものと、短距離のものとがある。例えば前者では、ドイツの有名なロマンティック街道を走るもの（Romantische Strasse：バスはフュッセン～フランクフルト間往復）などがある。後者では、本稿後述の駅から都市中心部往復のものや、有名なツーリズム地を往復するものがある。例えばイギリス（ウェールズ）の著名なカーナフオン城へ行くにはバンガー（Bangor）駅前から、バスで約25分である。

以上のような種々な民営の鉄道機関では、原則として乗り場に出札口と改札口がある。運賃については、路線により上記の「バス乗車券」が使える所や、割引になる所があるから、キップ売り場で、「バス乗車券」を提示して尋ねるといい。

ここで、西ヨーロッパにおけるタクシーの事情について一言しておきたい。極めて一般的にいうと、西ヨーロッパではタクシーは、市を代表する空港や中心的地な鉄道駅では充分待機している場合が多いが、そうでない所では必ずしも充分ではない。日本ではいわゆる「待ちタクシー」が当然あるような所で、タクシーが全然ない場合がある。駅からやや離れたツーリズム目的地等では、たとえ往路は（駅で）タクシーがあっても、帰途ではそれがない（当てにできない）場合がある。

こうした所では、駅からバス便があれば、できる限りそれを利用するのが賢明である。その際目的地で降車したら、必ず帰途の便の時間と乗り場を確認しておくことである。帰途便の乗り場は、別の所（街路）にある場合がある。例えば一方通行のような場合、往便と復便とは通る街路が異なる。

さらに歩道について一言。ヨーロッパの歩道では、例えばドイツのように、歩道の一部が「自転車専用レーン」として特別な色で舗装し確保されている所がある。少なくともドイツではこの部分は、歩道の一部とはいえ、法規上などで「自転車走行優先レーン」として確定しているものであるから、歩行者は、このレーン内で歩かないことが望ましい。このレーン内で対自転車事故を起こすと、原則的には、立ち入った歩行者の責任になる。

また、古城や王宮等の見学に関連して一言。こうした所の見学では、日本では、見学者が来場順に個々に入場し、見学者だけで随意に見学できる所が多い。ヨーロッパでは、そうした所もあるが、見学者がある人数にまとまって（あるいは一定時間に）係員の案内で見学する所もある。こうした係員案内の見学という場合はかなり多くある。この場合には見学時間は見学者の自由にはならない。

VI. ホテルについて

ヨーロッパのホテルでは、まず、宿泊料金の表示の仕方（決め方）がルーム（部屋）単位になっており、例えば「ベッド2つのルーム」でも「1ルーム1泊いくら」となっている所が多い。日本やアメリカのように「1人1泊いくら」という所も確かにあるが（フランスなどに多い）、ヨーロッパで多いのは前者の方式である。この場合1ルームの代金は、2ベッドルームの場合、2人で泊ま

れば、2人分の料金である。

さらにこの場合、イギリスやドイツの多くのホテルでは、これは（宿泊翌朝の）朝食付きの料金である。つまり、2人分の朝食代込みのものである。1ベッドルームすなわちシングルルームでは、朝食代は1人分だけである。

ただしこの点も、国によりホテルにより異なり、日本のように宿泊代（ルーム使用料）と朝食代は、全く別という所もある。このうえで一般的にいうと、同一ホテルでもルームの広さによりに宿泊代が異なる。例えばバス付きのルームは、ルームが広いので、それだけ高い。バス（シャワー）・トイレなし（ホテル全体で共同のものを使用）は安い。

宿泊地に着いてから、現地でホテルを探す場合、当該地の駅構内や駅前などにある“（市内観光）インフォメーション”で尋ねると、紹介してくれる所が多い。この場合には、希望するホテルの所在場所（駅前から市内中心部かなど）、ルームの種別（1ベッドルームか2ベッドルームか、さらに室内バス（シャワー）・トイレのあるなし等）、宿泊人数、宿泊期間、そして希望代金（1泊代金）の程度をはっきり示すこと。数字のものはメモに書いて示し、誤解のないようにする。

上記のうち、ホテルの所在場所について一言しておきたい。ヨーロッパの地方都市では、都市の鉄道駅が、その都市の中心部からやや離れた所にあるものが比較的多い。というのは、その都市に鉄道が開通したのが比較的近代であったために、都市中心部に鉄道駅を作ることが不可能で、鉄道駅は都市のはずれに作られるものが多くあったからである。故に、都市の鉄道駅から都市中心部に行くバス便がある所もある。こうした所でも鉄道駅の構内や付近にコンビニや食堂があったり、郵便局分局があったりする場合が多いから、鉄道駅付近のホテルに泊まっても、生活上で困ることは少ないが、市中心部に行くには手間がかかる。泊まるホテルを、鉄道駅付近のものとするか、市中心部のものにするかは、1つの選択の問題である。

話をホテル紹介の“インフォメーション”に戻すと、こうした案内所では、少数ながら紹介無料という所もあるが、多くの場合は、電話料程度の手数料が要る。さらに、これに加えて少額の宿泊前払金的なものが要る所が、少数ながらある。ただしこの場合には、必ず「当該ホテルへの通知書」と「領収書」が交付されるから、「ホテルへの通知書」を当該ホテルのフロントに出すと、その分はホテル宿泊代から差し引いてくれる。紹介を受けると、当該ホテルへ行く道筋を書き込んだ地図を添付してくれる所が多い。

こうしたホテル紹介システムは、本稿筆者の知るところ、西ヨーロッパではイギリスが最も充実しており、次いでドイツのようにみえる。フランスでは宿泊料金がなんらかの形で店頭に掲示されているのが原則であるから、それを見て決めればいい。ホテル紹介システムは必ずしも充分ではない。イギリスでは民宿（B & B: bed & breakfast）が盛んであるが、こうした所も“インフォ

メーション”で紹介してくれる所が多い。

Ⅶ. おわりに

ヨーロッパでは、以上のように、例えばアルプスの高山でも、ごく一般に人々が通常の姿のままで頂上部まで容易に行けるよう交通手段の完備している所が多い。しかも頂上部には、多くの場合カフェ兼レストランがある。人々は、通常の服装のままで、昼食の持参もなしで、頂上部まで行き、所によるとスケールの大きな氷河をみることもできる。こうしたツーリズム手段の整備は、一言でいえば、近代化の主軸として推進されてきたものであり、ここには、ある意味で近代ツーリズムの神髄がある。

このようなことは、確かに今日では自然保護の観点から必ずしも許されるものではない。しかし近代化推進の当時ヨーロッパの人々が、アルプスの美しさをごく一般の人々にも容易に楽しんでもらえるよう旺盛な開発精神を発揮したことは認められなくてはならない。ツーリズムには、アルプスに限らず、古城や遺跡など、歴史上における人間の偉業を容易に見聞する機会を提示する大きな意義があることを改めて痛感させられる。

【参考文献】

W: Union Internationale des Chemins de fer, retrieved August 10, 2019, from: <http://ja.wikipedia.org/wiki/%E5%98%BD%e9%9A%9B%E9%89%>.

受理日 2019 年 11 月 18 日